

# «Fussverkehr»

4/06



*Liebe Fussgängerinnen und Fussgänger*

*Fussverkehr ist ein unverzichtbarer Bestandteil des öffentlichen Verkehrs (öV), denn (fast) alle Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs sind vor und nach der Reise als Fussgängerin oder Fussgänger unterwegs. Nur bei jedem achten Weg, der mit dem öV unternommen wird, kommt noch ein privates Fahrzeug wie das Auto, Motorrad oder Velo zum Einsatz. Wer die Benutzung des öffentlichen Verkehrs fördern will, muss daher den Zugang zu den Haltestellen und Bahnhöfen für die FussgängerInnen verbessern. Die Gestaltung und Ausstattung den Bedürfnissen der BenutzerInnen anzupassen, ist eine der vordringlichen Aufgaben. In dieser Nummer stellen wir Ihnen Bahnhofplätze vor, die diesbezüglich als Vorbilder dienen können.*

*Einer dieser Plätze, der Centralbahnplatz, befindet sich in Basel. An unserer diesjährigen Mini-studienreise haben wir Basel einen Besuch abgestattet. Die Exkursion führte ins Spalenquartier, welches aus Sicht der Fussgängerinnen und Bewohner als Modellfall gilt. Den Bericht hierzu finden Sie auf den Seiten 4-5. Mit dem Thema «Integrationspotential von Strassenräumen» befasste sich die Nationalfondstudie 51, die wir Ihnen in dieser Ausgabe vorstellen. Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre.*

*Herzlich*

*Marlène Butz  
Redaktion «Fussverkehr»*



**Fussverkehr Schweiz**

Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger

## Der Fussverkehr in der Stadt Basel

Von Andreas Bernhardsgrütter

**Im Verkehrsplan 2001 der Stadt Basel wird der Fussverkehr gross geschrieben. Darin heisst es, dass die Stadt eine nachhaltige Verkehrspolitik und eine Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt anstrebt. Hält nun die Wirklichkeit diese Zielsetzung ein?**

Ein kurzes Schlaglicht auf die Bemühungen der Behörden zeigt, dass an verschiedenen Orten einiges geleistet wird. Und doch: Im begrenzten Raum einer Stadt prallen die Interessen unvermittelt aufeinander. Die Ansprüche der motorisierten Verkehrsteilnehmenden an freie Fahrt und Parkraum, der Wirtschaft an die Verfügbarkeit von (motorisierten) Arbeitnehmenden aus dem Grenzraum und des Gewerbes an freie Auto-Erschliessung schränken auch in Basel den Bewegungsspielraum des Fussverkehrs ein. Der Rhein hindert als natürliche Grenze die fussläufige Zirkulation und die Chemieindustrie riegelt ganze innerstädtische Quartiere für den Fussverkehr ab. Im Gegensatz zur starken Velo-Lobby fehlt es dem Fussverkehr (noch?) an einer entsprechenden lokalen Interessenvertretung. Gleichwohl können dank kurzen Distanzen viele Verrichtungen zu Fuss erledigt werden, sind die eigenen Füsse im dichten Raum vielfach das effizienteste Verkehrsmittel.

### Zielsetzung des Verkehrsplans

Der Verkehrsplan setzt auf eine «stadtverträgliche» Bewältigung des Verkehrs. Die Umsteigebereitschaft auf den öffentlichen Verkehr soll gefördert und die verschiedenen Verkehrsmittel attraktiv vernetzt werden. Die Gestaltung und Organisation der Strassenräume erfolgt nach dem Koexistenzprinzip, wonach alle VerkehrsteilnehmerInnen die Strasse sicher nutzen können. Die Fussgängerbereiche in der Innenstadt sollen erweitert und durch Strassenraumgestaltungen die Verhältnisse für den Fussverkehr verbessert werden.

### Werkstadt Basel als Auslöser für Verbesserungen in den Quartieren

Der Prozess «Werkstadt Basel» setzte den Fokus der Politik auf die Wohnqualität im Lebensraum Stadt und brachte in einer breiten Mitwirkung der Bevölkerung viele Ideen auf den Tisch. Das Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel (APS) fasst alle Werkstadtprojekte zusammen. Zu deren Umsetzung wurde ein Rahmenkredit zur Wohnumfeldverbesserung über 25 Millionen Franken gesprochen. An der Ministudienreise im September 2006 hat «Fussverkehr Schweiz» im Spalenquartier die Ergebnisse dieses Prozesses gesucht. Sie sind im Einzelnen nicht spektakulär: An einzelnen Strassenzügen wurde eine Baumreihe gesetzt, andernorts konnte der Strasse eine Platzfläche als Aufenthaltsfläche abgerungen werden. An anderen Stellen stellt eine Trottoirüberfahrt den Fussgängervortritt sicher. Es ist die Summe dieser Einzelmassnahmen, welche die Aufenthaltsqualität insgesamt verbessert. Und natürlich setzten auch in Basel gewisse Entscheide wie etwa die Anzahl der oberirdischen Parkplätze oder die Festlegung des übergeordneten Strassenverkehrsnetzes den Wünschen Grenzen.

### Rahmenkredit für Verbesserungen des Fusswegnetzes

Im Rahmen des APS wurden zur Verbesserung der Sicherheit die Fussgängerübergänge systematisch überprüft und in den Jahren 2002 bis 2005 rund 50 Querungsstellen mit Trottoir-



Mit dem Umbau der Einmündung konnte vor dem Restaurant Platz gewonnen werden, welcher nun als Gartenwirtschaft und Aufenthaltsraum genutzt wird. Bild: A. Bernhardsgrütter

#### Titelbild:

Centralbahnplatz,  
Basel

Bild: Hochbau- und  
Planungsamt Basel-  
Stadt

nasen, Mittelinseln oder Trottoirüberfahrten saniert (vgl. auch «fussverkehr.ch» Nr. 2/2005). Die im Jahr 1998 eingereichte Initiative «Basel zu Fuss» gab den Anstoss zur weiteren Verbesserung der Situation für den Fussverkehr und setzte entsprechende finanzielle Mittel frei. 2003 bewilligte das Stadtparlament dank dieser Initiative einen Rahmenkredit in der Höhe von 5 Millionen Franken. Dadurch kann die Sanierung der Querungsstellen weitergeführt werden. Zudem erlaubt die Form eines Rahmenkredites der Verwaltung, in Kleinprojekten entsprechende Mittel zur Verbesserung des Fusswegnetzes ohne langwierige Kreditbeschlüsse bereit zu stellen, etwa bei der Oberflächengestaltung nach der Sanierung von Werkleitungen.

### **Clarastrasse – eine innerstädtische Fuss- und ÖV-Achse**

Die Clarastrasse ist die Verbindung zwischen der Messe und der Innenstadt und weist dank den zahlreichen anliegenden Geschäften eine hohe Fussgängerfrequenz auf. Mit der Sperrung des Messeplatzes wurde der Durchgangsverkehr weitgehend auf dem Cityring um die Clarastrasse herum geführt. Der Weg für eine Umgestaltung, mit der die Attraktivität für den Fussverkehr erhöht und dadurch die Standortvoraussetzungen für den Detailhandel verbessert werden konnten, war frei. Die bestehenden Parkplätze wurden tagsüber aus der Strasse verlagert. Dadurch liessen sich die Trottoirflächen von vorher 3 Meter auf 5 Meter verbreitern. Die Clarastrasse präsentiert sich heute als grosszügige Verbindung für den Tram- und den Fussverkehr.



*Nach dem Umbau der Clarastrasse dient diese als reine Fuss- und ÖV-Achse zwischen Innenstadt und Messe.*

*Bild: Hochbau- und Planungsamt Basel-Stadt*

### **Neugestaltung Güterstrasse im Gundeli**

Die Güterstrasse im Gundeli hinter dem Bahnhof Basel liegt in einem dicht bebauten Arbeiterquartier. Die räumlichen Verhältnisse sind eng und die Verkehrsbelastungen hoch. Im Rahmen der Aufwertungsmassnahmen der Werkstatt Basel erhält dieses Quartier mit einer Umgestaltung der Güterstrasse ein neues Gesicht. Die Investitionen der Stadt zeigen der Bewohnerschaft, dass die Stadt hier das Wohn- und Arbeitsumfeld attraktiv gestalten und damit urbanes Leben aufwerten will. Der enge und dicht genutzte Strassenraum wird von unnötigen Möblierungen befreit. Notwendige Elemente wie Sitzbänke, Papierkörbe, zentrale Parkuhren und Installationen für die Tramhaltestellen werden nach einem Gesamtkonzept angeordnet und gezielt plziert, so dass sie dezent in Erscheinung treten. Die Hälfte der Parkplätze im Strassenraum konnte auf angrenzenden Nebenstrassen und durch Nutzung schlecht bewirtschafteter Einstellhallen ersetzt werden. Der freie Platz auf den Trottoirs wird vom Fussverkehr wie auch durch Geschäftsauslagen und Cafés genutzt. Die Güterstrasse wird so als lebendiger und öffentlicher Begegnungsraum gestärkt.



*Visualisierung Güterstrasse: Mit der Neugestaltung werden unnötige Möblierungen entfernt. Trotz dem engen Strassenraum soll eine gewisse Grandezza entstehen.*

*Bild: Hochbau- und Planungsamt Basel-Stadt*

## Bahnhofplätze: Eine Bühne für den Fussverkehr

Von Andreas Bernhardsgrütter

**Es ist ein Kommen und Gehen, ein Schauen und Verweilen; einige haben Zeit, andere haben es eilig. Hier eine erste Übersicht gewinnen, manchmal auch Abschied nehmen, rasch noch einen Kaffee und dann in den Zug, als gewiefter Pendler nur wenige Sekunden vor Abfahrt. Der Bahnhofplatz ist eine grosse Bühne und als solcher Schauplatz ganz unterschiedlicher Szenen und Geschichten. Er hat im Tagesverlauf unterschiedliche Gesichter. Eines bleibt aber gewiss: Von allen Orten werden hier die meisten Ansprüche an den öffentlichen Raum gestellt.**

Wo es eng ist, braucht es Grosszügigkeit. Mit trennen und verteilen, entflechten und ordnen kommt man auf dem Bahnhofplatz nicht weit: Es fehlt oft schlicht der Platz dazu, jedem und allem «sein Plätzchen» zuzuordnen. Und würde nicht gerade das den Platz als solchen wieder zerstören? Der Bahnhofplatz ist in erster Linie ein Ort, wo Fussgängerinnen und Fussgänger zum Zug gehen. Ein hoher Anteil der Passagiere der Bahn kommt und geht zu Fuss. In Basel beispielsweise sind es an den beiden Bahnhöfen SBB/SNCF sowie am Badischen Bahnhof über ein Drittel. Aber auch Umsteigepassagiere vom Bus, Velo oder Auto gelangen schliesslich zu Fuss zum Perron.

Wir alle machen nicht gerne Umwege. Wer einen attraktiven Zugang zum Bahnhof planen will, muss zunächst die Hindernisse aus dem Weg schaffen. Die freie Zirkulation und den Vortritt für den Fussverkehr als für einmal unbescheidene Forderungen, und zwar auf dem kürzesten Weg von jeweils beiden Seiten und beiden Richtungen der Gleise; wie auch über die Diagonale des Bahnhofplatzes. Die Bewegungen des Fussverkehrs auf dem Bahnhofplatz sind selten gebündelt, sondern meist dispers von und zu unterschiedlichen Zielen und Richtungen. Daraus folgt:

- Fussgängerinnen und Fussgänger lassen sich auf dem Bahnhofplatz nur schlecht kanalisieren.
- Begegnungen mit anderen Verkehrsteilnehmenden sind kaum zu vermeiden.
- Begegnungen müssen auf dem Platz vor dem Bahnhof möglichst konfliktfrei abgewickelt werden können.

### Begegnungszone als geeignetes Verkehrsregime

Begegnungen auf dichtem Raum zwischen unterschiedlichen Verkehrsarten können nur mit tiefen Geschwindigkeiten sicher organisiert werden. Seit dem Jahr 2002 besteht in der Schweiz die Möglichkeit, dies mit einem eigens dafür geschaffenen Verkehrsregime zu tun: Der Begegnungszone. Tempo 20, Fussgängervortritt und Parkierverbot abseits von markierten Feldern sind geeignet, die Verhältnisse auf Bahnhofplätzen zu klären. Dank dem flächigen Fussgängervortritt bestehen für den Fussverkehr optimale Voraussetzungen, das Ziel auf dem kürzesten Weg zu erreichen. Eine entsprechende flächige Gestaltung des Platzes von Fassade unter Aufhebung eigentlicher Fahrbahnflächen unterstützt die in der Begegnungszone erforderliche Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmenden. Verschiedene umgestaltete Bahnhofplätze zeigen, dass mit einer platzartigen Gestaltung das Verhalten beeinflusst und die gegenseitige Rücksichtnahme gefördert werden kann. Eine gewisse Verunsicherung wird hierbei bewusst in Kauf genommen. Der Bahnhofplatz in Baar (ZG) ist als grosse Betonfläche gestaltet und zeigt sich in ungewohnter Grosszügigkeit. Die Fahrbahn ist optisch aufgelöst. Ein ähnliches Prinzip besteht auch auf dem neuen Bahnhofplatz in Männedorf (ZH), wo keine Unterteilung zwischen Fahrbahn und Trottoir mehr erkennbar ist. Vor dem Bahnhof Genf-Cornavin (vgl. auch «fussverkehr.ch» 4-2005) konnte die schwierige räumliche Situation mit Tiefgaragenausfahrt, Trambetrieb und Taxizufahrt sowie den hohen Fussgängerfrequenzen dank Begegnungszone gelöst werden. Die Koexistenz zwischen Zufussgehenden, Velofahrenden, Taxis, Bussen, Trams und den aus dem Parkhaus ausfahrenden Autos funktioniert weitgehend ohne Probleme. Die Zahl der Unfälle sank um ein Drittel.

### Die zwei Seiten des Bahnhofes

Der Bahnhof ist neben Rathaus und Kirche ein Merkpunkt jeder grösseren Ortschaft mit hohem Erkennungswert. Der Bahnhofplatz ist das Tor zum öffentlichen Verkehr und die Bahnhofstrasse die Verbindung zum historischen Ortskern. Im Geviert «hinter dem Bahnhof» profitierten anfangs des 19. Jahrhunderts zunächst gewerbliche Nutzungen von der Nähe zu den Geleisen. Die entsprechenden Gebiete liegen heute in der Regel durch das Wachstum der Siedlungen mitten in der Stadt, und ihre zentrumsnahe Lage wird durch entsprechende Nutzungen überlagert. Daraus wird klar, dass der Zugang zum Bahnhof von beiden Seiten betrachtet und geplant werden muss. Ein Bahnhof hat deshalb in der Regel nicht nur einen, sondern zwei Bahnhofplätze. Ihre unterschiedliche Bedeutung und Lage erlaubt aber eine Aufgabenentflechtung zwischen der Vorder- und Rückseite. Idealerweise werden die Autozufahrt und die Parkierung auf der weniger beanspruchten Seite konzentriert, um den eigentlichen Bahnhofplatz möglichst autofrei organisieren zu können.



*Der Bahnhofplatz in Baar wird als einheitliche Fläche von Fassade zu Fassade in einer Ebene als Platz ausgebildet. Grossflächige Ortbetonplatten verleihen dem Platz Grosszügigkeit.  
Bild: «Fussverkehr Schweiz»*



*Der neu gestaltete Bahnhofplatz in Männedorf (ZH) schafft durch die offene Gestaltung ein neues Raumgefühl.  
Bild: Christian Abegg*



### **Centralbahnplatz Basel**

Der Neugestaltung des Centralbahnplatzes Basel ging ein langwieriger Planungsprozess voraus: Auf der Basis des Masterplanes «Euro-Ville» konnte der Bahnhof als funktionale Verkehrsdrehscheibe und hochstehendes Dienstleistungszentrum aufgewertet werden. Die Verkehrsschnittstellen konnten mit dem unterirdischen Veloparking mit 1'100 Plätzen, einer unterirdischen Bahnhofzufahrt und Tiefgarage für den motorisierten Verkehr sowie einer Fussgängerpasserelle über den Gleisen neu organisiert werden. Dies ermöglichte, die Verhältnisse auf dem Centralbahnplatz selber zu entflechten. Der neu gestaltete Centralbahnplatz dient nun als grosszügiger Vorbereich und angemessener Zugang zum Bahnhof und als Verbindung zu den sechs Tramperrons sowie zur Stadt. Der Platz strahlt eine angemessene Weitläufigkeit und Ruhe aus; kein Vergleich mehr zum vorherigen Durcheinander. Es bestehen aber weiterhin Konflikte zwischen dem regen Fussverkehr und den stark benutzten Tramtrassen, die sich vor dem Eingang zur Bahnhofhalle kreuzen. Polizeilich gemeldete Unfälle haben sich seit der Umgestaltung keine ereignet. Das in Befragungen festgestellte Unsicherheitsgefühl konnte mit Belagseinfärbungen zwischen den Tramgleisen vermindert werden.

*Auf dem neu gestalteten Centralbahnplatz in Basel herrscht ein reger Fuss- und Tramverkehr. Das Miteinander funktioniert bisher ohne Unfälle, verunsicherte zu Beginn aber manche FussgängerInnen. Dank besserer Kennzeichnung der Tramschienen konnte das Sicherheitsgefühl verbessert werden.  
Bild: Hochbau- und Planungsamt Basel-Stadt*

## NFP-Studie 51: Ein grosses Integrationspotenzial liegt auf der Strasse!

Von Marco Hüttenmoser\*

**Alles spricht von Integration. Landauf, landab werden Möglichkeiten zur sozialen Integration verschiedener Bevölkerungsgruppen gesucht. Dabei geht oft vergessen, dass ein grosses und sich auf verschiedene Bevölkerungsgruppen positiv auswirkendes Integrationspotenzial im wörtlichen Sinne «auf der Strasse liegt» und kostengünstig aktiviert werden könnte.**

Dies zeigt die von Daniel Sauter und Marco Hüttenmoser innerhalb des nationalen Forschungsprogramms «Integration und Ausschluss» (NFP 51) abgeschlossene Untersuchung «Integrationspotenziale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere» auf.

Attraktive und gut zugängliche Strassenräume tragen dazu bei, dass sich deren Anwohnerinnen und Anwohner sicherer und integrierter fühlen, die Nachbarschaftskontakte intensiver werden, man sich öfter aushilft und den öffentlichen Raum häufiger für Begegnung und Bewegung nutzt.

### Was wurde untersucht?

Die Forscher haben in der Stadt Basel drei Strassentypen in sozial durchmischten Quartieren mit ähnlicher Bebauungs- und Bevölkerungsstruktur untersucht:

- 1) eine Strasse mit Tempo 50 mit relativ viel Verkehr (Mülhauserstrasse)
- 2) eine Strasse in einer Tempo-30-Zone (Vogesenstrasse) sowie
- 3) drei Begegnungszonen, in denen mit maximal 20 km/h gefahren werden darf, Vortritt für die Fussgängerinnen und Fussgänger gilt und das Kinderspiel grundsätzlich erlaubt ist. Unter den drei Begegnungszonen befinden sich eine nach neuem Recht (seit Januar 2002) eingerichtete (Jungstrasse) sowie zwei seit 25 Jahren bestehende ehemalige Wohnstrassen (Bärenfelser- und Laufenstrasse). Damit konnte auch die Langzeitwirkung untersucht werden.

Die Erhebung bestand aus einer schriftlichen Befragung der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Beobachtung der Aktivitäten im öffentlichen Raum, die fotografisch dokumentiert wurden.

\* Autoren der Studie sind der Soziologe Daniel Sauter, Urban Mobility Research, Zürich, und der Erziehungswissenschaftler Dr. Marco Hüttenmoser, Dokumentations- und Forschungsstelle «Kind und Umwelt», Muri (AG), Vorstandsmitglied von «Fussverkehr Schweiz». Eine ausführliche Zusammenfassung des Projekts befindet sich auf der Website: [www.kindundumwelt.ch](http://www.kindundumwelt.ch) oder [www.fussverkehr.ch/news.php](http://www.fussverkehr.ch/news.php). Das Projekt wurde vom Schweizerischen Nationalfonds finanziert und dem Bundesamt für Sport zusätzlich unterstützt.

- Die wichtigsten Ergebnisse der Untersuchung
- Je verkehrsberuhigter und attraktiver die Strasse, desto grösser sind in urbanen Wohnquartieren die Integrationspotenziale. Begegnungszonen weisen mehr Integrationspotenziale auf als Tempo-30-Zonen und diese wiederum mehr als Tempo-50-Strassen.
  - Je weniger Motorfahrzeugverkehr, je geringer dessen Geschwindigkeit und je geringer die Parkplatzdichte, desto intensiver sind die Nachbarschaftskontakte (vor allem auch zur anderen Strassenseite), desto sicherer und wohler fühlen sich die BewohnerInnen und desto öfter nutzen sie den öffentlichen Raum für Aufenthalt, Bewegung und Sport. Letzteres ist insbesondere für Kinder wichtig.
  - Sozio-demographische Merkmale beeinflussen die Integrationspotenziale in wesentlich geringerem Masse als der Strassentyp. Alter, Geschlecht, Nationalität und sozialer Status haben weniger Einfluss auf die Integrationspotenziale im Wohnumfeld als der Strassentyp. Familienhaushalte unterscheiden sich am ehesten von anderen Bevölkerungsgruppen: Sie haben mehr Nachbarschaftskontakte und nutzen den öffentlichen Raum häufiger.
  - Die Autoren empfehlen aufgrund der Ergebnisse, in der ganzen Schweiz den öffentlichen Raum aufzuwerten und vermehrt Begegnungszonen in Wohnquartieren einzurichten. Dabei ist insbesondere auf eine gute Gestaltung mit Spielräumen für Kinder und Aufenthaltsräumen für Erwachsene zu achten. Mit Begegnungszonen lassen sich mit verhältnismässig geringen finanziellen Mitteln nicht nur die Integrationspotenziale aktivieren sondern auch die Lebensqualität für alle erhöhen.



Im Rahmen ihrer Untersuchungen haben die Autoren nicht nur in der Stadt Basel, sondern auch in Bern zahlreiche neue Begegnungszonen besucht. Das Ergebnis ist ernüchternd: In den meisten der neuen Begegnungszonen wurde die alte, versetzte Parkierweise beibehalten. Es wurde, abgesehen von der Einrichtung von Pforten, zumeist nichts unternommen, um den Strassenraum anders zu gestalten. Das führt dazu, dass vielerorts Begegnungszonen entstanden sind, die ihre Funktion, den Kindern und Erwachsenen als Spiel- und Begegnungsort zu dienen, in keiner Weise erfüllen und auch nicht erfüllen können. Bild: Marco Hüttenmoser

# Kampagne Stadtpolizei Zürich «Partnerschaft im Strassenverkehr»

Von Marlène Butz

**Zusammen mit den Verkehrsverbänden «Fussverkehr Schweiz», IG Velo, TCS und ACS hat die Stadtpolizei Zürich im August eine gemeinsame Kampagne unter dem Titel «Partnerschaft im Strassenverkehr» lanciert.**

In den kommenden Monaten werden diverse Kampagnen zu den Themen Auto / Velo, Velo / FussgängerInnen und Auto / FussgängerInnen stattfinden. Sie greifen jeweils ganz spezifische Probleme auf. Während 2–3 Wochen stehen an konfliktträchtigen Orten Plakate, zeitweise mit Polizeipräsenz versehen. VertreterInnen der Verkehrsverbände werden Infomaterial dazu abgeben.

Viele Unfälle entstehen aus mangelnder Rücksichtnahme sowie Verkehrsregelverletzungen. Der beschränkt zur Verfügung stehende Platz fördert zudem Aggressivitäten und Konfrontationen zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmenden. Ziel der Aktionen ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsklimas.

Der erste Teil der Kampagne, die zum ersten Mal vom 8. bis 17. August 2006 durchgeführt wurde, stand unter dem Titel «Eine Gasse für das Velo». Die Stadtpolizei Zürich verteilte zusammen mit den Partnerorganisationen zu Stosszeiten an ausgesuchten Strassenabschnitten im Zentrumsbereich Informationsflyer an die Autofahrenden. Sie hatte zum Ziel, Unfällen und Fast-Unfällen zwischen Velofahrenden und Autofahrenden vorzubeugen und das Verständnis zwischen diesen beiden Gruppen zu fördern. Die Autofahrenden werden dazu angehalten, bei stehender Kolonne den Velofahrenden genügend Platz am rechten Fahrbahnrand zum Vorbeifahren frei zu lassen. Zugleich wird auf den Platzbedarf eines Velos hingewiesen. Diese einfache Massnahme erleichtert den Autofahrenden und den Velofahrenden das Vorwärtskommen. Damit können gefährliche und unberechenbare Manöver der Velofahrenden auf der Fahrbahn sowie das Ausweichen auf das Trottoir verhindert werden, was wiederum den FussgängerInnen zu Gute kommt.

Im Frühjahr 2007 sollen Konflikte zwischen FussgängerInnen und Velofahrenden angesprochen werden. Es wird hier voraussichtlich vor allem um das Thema «Velos in Gehbereichen» gehen. Die Velofahrenden sollen dafür sensibilisiert werden, dass es für FussgängerInnen sehr unangenehm ist, wenn Velos mit hoher Geschwindigkeit nahe an ihnen vorbeifahren. Dies gilt verstärkt an Orten, wo FussgängerInnen nicht mit Velofahrenden rechnen, z.B. auf Trottoirs, in Parkanlagen und in Fussgängerzonen.

Am rechten Strassenrand eine Gasse für das Velo freilassen ...

- entspricht den gesetzlichen Vorschriften (Art. 8 Abs 4 VRV).
- erleichtert den Auto- und VelofahrerInnen das Vorwärtskommen beträchtlich – und behindert Ihr Vorankommen in der Kolonne überhaupt nicht.
- verhindert, dass VelofahrerInnen aufs Trottoir ausweichen und dort FussgängerInnen gefährden.
- verhindert gefährliche Manöver von VelofahrerInnen vor Ihrem Auto.
- trägt für Auto- und Velofahrende zu einem entspannten Verkehrsklima bei und verhütet im schlimmsten Fall Unfälle und Sachschäden.

Danke für die Gasse!

*Informationen für  
Autofahrende*



*Plakat Rücksichtnahme  
Bild: Stadtpolizei Zürich*

## «LOS!» für 13 Solothurner Gemeinden

**Vernetzen, koordinieren, ausbauen und fördern lauten die Ziele der Langsamverkehrs-Offensive Solothurn. Nun liegt für 13 Gemeinden der Region eine Schwachstellenanalyse vor.**

Das Netz für den Fuss- und Veloverkehr in der Region Solothurn ist gut ausgebaut, weist jedoch noch etliche Schwachstellen auf. Aus diesem Grund haben die Regionalplanungsgruppe Solothurn und Umgebung (RSU), eine Reihe von Gemeinden und der Kanton im März 2006 die Langsamverkehrs-Offensive Solothurn – kurz «LOS!» – gestartet.

Für 13 Gemeinden liegen nun Schwachstellenanalysen vor. Teilweise konnten Synergien mit der zu untersuchenden Schulwegsicherung genutzt werden. Im Rahmen von «LOS!» wird den Gemeinden empfohlen, eine bis zwei Massnahmen ins Budget 2007 aufzunehmen und zu realisieren. Damit könne eine dynamische Entwicklung in Gang gebracht werden, die in absehbarer Zeit spürbare Verbesserungen bringen wird. (Bz)



## Neu im Vorstand

### Christa Mutter

Christa Mutter ist 46-jährig, Walliserin, und lebt mit Mann und Kind in der Stadt Freiburg. Die Historikerin, Kommunikationswissenschaftlerin und Journalistin betreibt ein Büro für Kommunikation und Kampagnen in Freiburg und arbeitet vor allem in den Bereichen Umwelt, Planung, Verkehr und Energie. Als Co-Präsidentin der Grünen Freiburg sitzt sie seit 2000 auch im Stadtparlament, und am 5. November 2006 wurde sie in den grossen Rat (Kantonsparlament) gewählt. Sie ist in der Westschweizer Fachgruppe für sanfte Mobilität «Rue de l'Avenir» engagiert, Vorstandsmitglied der Alpen-Initiative und Westschweizer Vertreterin der Agentur für Energieeffizienz S.A.F.E.



### Urs Bernhardsgrütter-Berti

Urs Bernhardsgrütter ist 45-jährig und lebt mit seiner Frau und seinen zwei Söhnen (13- und 9-jährig) in Jona-Rapperswil. Seit Juni 2006 vertritt er die Grünen Kanton St.Gallen im Nationalrat. Beruflich hat Urs Bernhardsgrütter einen erstaunlichen Weg hinter sich: Von der Berufslehre als Automechaniker, hin zum LKW-Verkäufer, zum späteren Technischen Buchbinder. In den letzten Jahren hat er sich nebenberuflich zum Oberstufenkatechet und Jugendarbeiter ausgebildet. Momentan absolviert er das Theologiestudium DBW in Luzern. Seit mehreren Jahren engagiert sich Urs Bernhardsgrütter für eine grüne und nachhaltige Verkehrspolitik. Er ist Vorstandsmitglied des VCS St.Gallen-Appenzell und der Alpeninitiative Schweiz. Zu «Fussverkehr Schweiz» ist er durch seinen Bruder Andreas gekommen, der bei «Fussverkehr Schweiz» arbeitet.



## Regionalgruppen

Die Qualität des zu Fuss Gehens hängt stark von den örtlichen Gegebenheiten ab. Neben der Tätigkeit des Fachverbandes «Fussverkehr Schweiz» auf nationaler Ebene ist auch regionales und lokales Engagement wichtig, um die Interessen der Fussgängerinnen und Fussgänger vor Ort zu vertreten, die Infrastruktur zu verbessern und die Wertschätzung erhöhen zu können. In Bern wurde am 4. September 2006 mit «Fussverkehr Bern» eine Regionalgruppe von «Fussverkehr Schweiz» gegründet. Der 8-köpfige Vorstand vereinigt ein breites Fachwissen und ist Bindeglied zu verschiedenen Vereinigungen mit ähnlichen Ausrichtungen, zur öffentlichen Hand, zu Planungsstellen und der Politik.

### Kontakt:

«Fussverkehr Bern»,  
c/o Gisela Vollmer,  
Münzrain 10,  
3005 Bern,  
Tel: 031 326 44 05,  
Mail: [bern@fussverkehr.ch](mailto:bern@fussverkehr.ch) (siehe auch [www.fussverkehr.ch/regionen.php](http://www.fussverkehr.ch/regionen.php))

## Gründung weiterer Regionalgruppen in Vorbereitung

Es ist das Ziel von «Fussverkehr Schweiz», künftig in verschiedenen weiteren Städten und Regionen Regionalgruppen aufbauen zu können, um den Fussgängerinnen und Fussgängern auch in regionalen und lokalen Fragen eine Stimme zu geben. Entsprechende Vorhaben gibt es in Basel, St.Gallen und Freiburg. In den Städten Zürich und Genf sind unabhängige Fussgängervereine bereits seit einiger Zeit aktiv. Für weitere Informationen zur Mitgliedschaft mit Kontaktmöglichkeiten für Regionalgruppen melden Sie sich bitte bei der Geschäftsstelle in Zürich. (TS)

### Team

Thomas Schweizer (TS), Andreas Bernhardsgrütter (abg), Marlène Butz (Bz), Luci Klecak (lk), Christian Thomas (cTh)

### Vorstand

Ruedi Aeschbacher (Präsident), Lisette Müller-Jaag (Vizepräsidentin), Urs Bernhardsgrütter, Matthias Gfeller, Marco Hüttenmoser, Christa Mutter, Ingrid Schmid, Eva Schmidt, Andreas Stäheli

### Beirat

Klaus Aerni, Hugo Bachmann, Martin Boesch, Charlotte Braun Fahrländer, Hans Ehrismann, Verena Häberli, Michael Koch, Liliane Maury Pasquier, Ruedi Ott, Pierre-Alain Rumley, Marco Sailer, Christoph Schaub, Martin Schwarze, Ulrich Seewer, Ursula Ulrich-Vögtlin, Klaus Zweibrücken

### Impressum

«Fussverkehr» ist das Publikationsorgan des Vereins «Fussverkehr Schweiz», ehemals ARF, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger. «Fussverkehr» erscheint viermal jährlich und ist im Mitgliederbeitrag inbegriffen. Nichtmitglieder bezahlen 25 Franken.

### Fussverkehr Schweiz

Fachverband für Fussgängerinnen und Fussgänger  
Klosbachstr. 48, 8032 Zürich  
Haltestelle «Englischviertelstrasse» (Tram 15)  
Tel. 043 488 40 30, Fax 043 488 40 39  
Internet: [www.fussverkehr.ch](http://www.fussverkehr.ch); [info@fussverkehr.ch](mailto:info@fussverkehr.ch)

### Redaktion: Marlène Butz

Mitarbeit: Luci Klecak, David Strohm

### Gestaltung: Andreas Rothacher

Druck: Lenggenhager Druck, Zürich  
Gedruckt auf 100% Recycling Papier  
Auflage: 1576 (WEMF beglaubigt 2005)  
Aktuelle Auflage: 2600 Exemplare

Ausgabe 4/06 November 2006